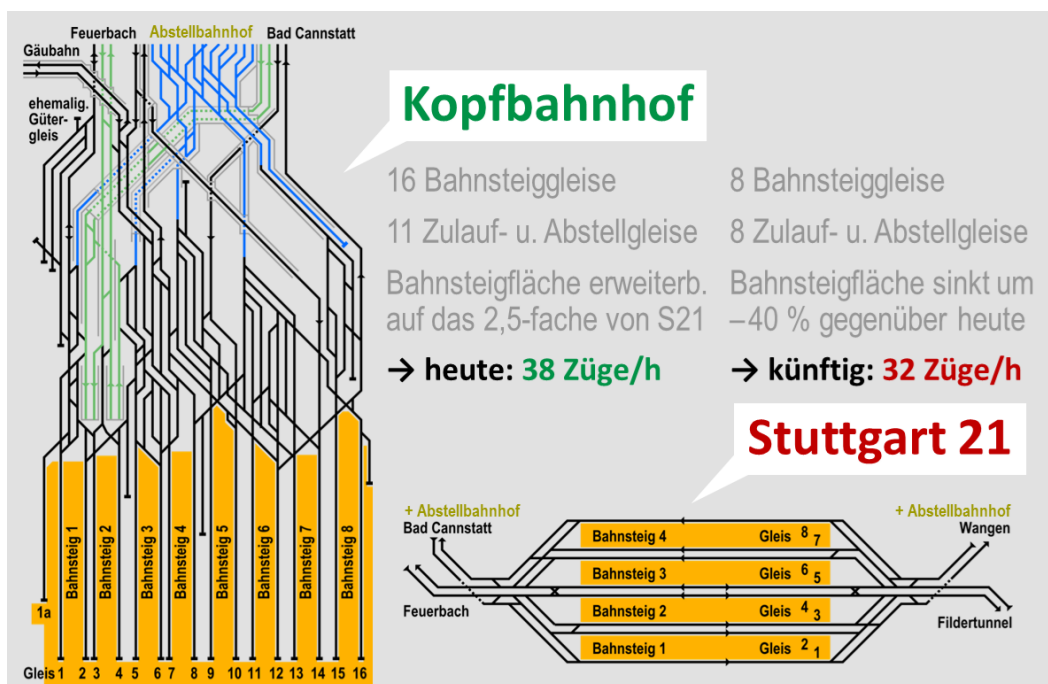


Nichts gelernt! – Mit Münchens 2. S-Bahn-Stammstrecke wiederholt sich das Desaster von Stuttgart 21

Christoph Engelhardt

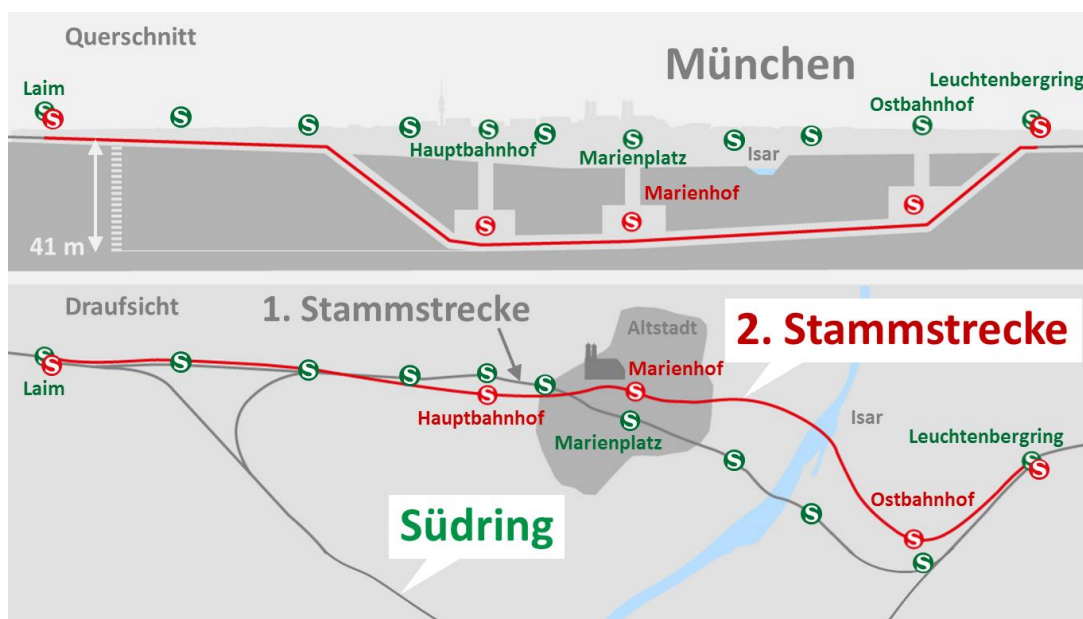
Deutschlands größtes Großprojekt, der Neubau des Hauptbahnhofs in Stuttgart, ist etwa zur Hälfte umgesetzt. Und es haben sich praktisch alle Befürchtungen der Kritiker realisiert. Nicht nur dass die Kosten den einst erwarteten Nutzen um Faktoren überschreiten – nein, die Abermilliarden an Steuergeldern werden vielmehr in eine Schädigung der Infrastruktur investiert. Es wird ein Engpass geschaffen, der darüber hinaus große Risiken für Leib und Leben der zukünftigen Reisenden mit sich bringt. Doch nicht genug mit diesem Desaster in Stuttgart: München beeilt sich, nachzuziehen. Dort schickt sich die zweite S-Bahn-Stammstrecke an, in dieselbe Größenordnung der Wertvernichtung, Unsinnigkeit und Gemeingefährlichkeit vorzustößen. Die Parallelen zwischen beiden Projekten sind erschreckend. Sie bieten aber auch eine Chance – zu erkennen, wo die Defizite unserer Demokratie liegen.



Stuttgart 21: Der Stuttgarter Hbf wird dramatisch verkleinert, sollte aber dennoch vermeintlich die Kapazität verdoppeln. Tatsächlich wird die Leistung zurückgebaut, was durch unvollständige und methodisch falsche Gutachten der DB verschleiert wurde (Grafik C. Engelhardt)

Ein gigantischer Aufwand – in Stuttgart wie in München

In Stuttgart wird der heutige Kopfbahnhof, einer der pünktlichsten Großbahnhöfe Deutschlands, durch einen Neubau ersetzt. Der Bahnhof wird um 90 Grad gedreht und quer zum Grundwasserstrom und Hochwasserabfluss des Stuttgarter Tales um zwei Stockwerke tiefer gelegt. 60 km an Tunnelröhren sind nötig, um diesen Bahnhof wieder an das Streckennetz anzuschließen, gebohrt unter der Großstadt Stuttgart in schwierigster Geologie. Die Kosten stiegen von 1995 geplanten 2,5 auf zuletzt offiziell 8,2 Milliarden Euro. Unabhängige Gutachter und der Rechnungshof erwarten eher 10, und Insider sprachen schon 2013 von 11 Milliarden Euro. Eine Menge Geld für den Ersatz eines funktionierenden und zukunftssicheren Bahnhofs.



2. S-Bahn-Stammstrecke in München: Die bestehende 1. Stammstrecke erhält einen parallelen Entlastungstunnel, der jedoch nur 3 von bisher 9 Stationen anfährt und in extremer Tiefe verläuft. Der Südring wird dagegen nicht ausgebaut (Grafik: C. Engelhardt nach DB-Vorlage).

In München soll die chronisch überlastete S-Bahn-Stammstrecke durch einen Bypass entlastet werden. Dazu wird aber nicht der bestehende Südring ausgebaut, der seit Jahrzehnten dafür vorgesehen war und heute schon als Ersatz im Notfall genutzt wird. Vielmehr wird ein zweiter Tunnel auf 7 km Länge parallel zur bestehenden Strecke gegraben. Er muss die Stadt in Bergwerkstiefe unter den bestehenden U- und S-Bahnen unterqueren. Von bisher 9 Halten werden nur noch 3 bedient. Zwei weitere fielen schon dem Sparzwang zum Opfer; dennoch stiegen die Kosten von anfangs 0,6 auf zuletzt 3,8 Milliarden Euro. Eine Summe, mit der man den gesamten Münchner Knoten insbesondere auch mit den überlasteten Außenästen zukunftssicher ausbauen könnte.

Hier wie dort – Leistungsrückbau statt Kapazitätsplus

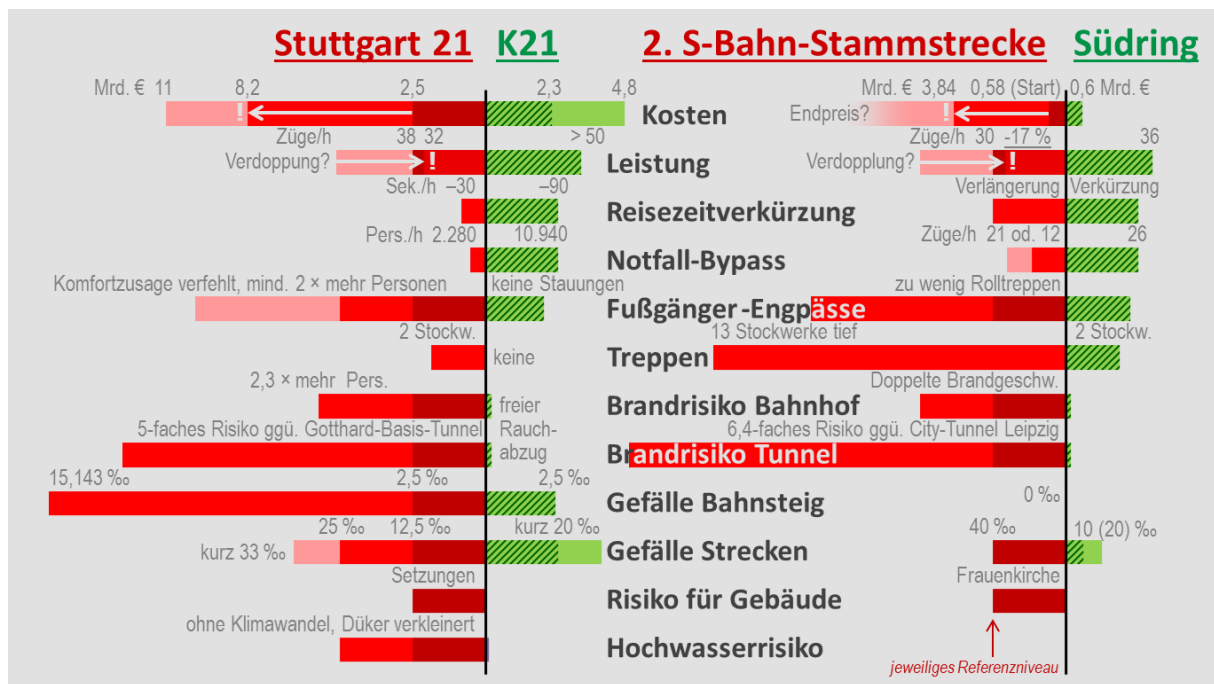
In Stuttgart wie in München ist es nicht etwa so, dass der Nutzen wie bei vielen Großprojekten hinter anfänglich rosigen Erwartungen zurückbleiben wird. Nein, vielmehr weiß man schon heute, der Nutzen wird negativ sein. Der Verkehrsinfrastruktur wird mittels der Milliardeninvestitionen Schaden zugefügt. Die Bilanz für beide Projekte ist verheerend, während die viel günstigeren Alternativprojekte echten Nutzen bringen könnten.

Der Schaden in der Leistungsfähigkeit zeigt sich schon im Überblick: In Stuttgart halbiert sich die Zahl der Bahnsteiggleise von 16 auf 8, auch die Zulauf-/Abstellgleise und die Bahnsteigfläche werden deutlich reduziert. Versprochen wurde dennoch, dass sich die Leistung des Bahnhofs verdoppeln sollte. Geplant wurde hingegen ein Rückbau. Als im bestehenden Kopfbahnhof 38 Züge pro Stunde fahren, wurde der Tiefbahnhof auf lediglich 32 Züge ausgelegt – ein Minus von 16 Prozent.

Auch in München erwarten die Bürger, mit der zweiten Röhre würde sich die Kapazität verdoppeln, was jedoch wegen der begrenzten Zulaufstrecken nicht möglich ist. Als Ersatz der heute 30 S-Bahnen pro Stunde und Richtung auf der 1. Stammstrecke werden dort zukünftig nur 21 und im Tunnel der 2. Stammstrecke lediglich 15 Züge pro Stunde fahren. Letztere werden aber im Zentrum von bisher 9 Stationen nur noch 3 anfahren – ein Minus von 13 Prozent in den bedienten Halten.¹

Beide Bahnprojekte haben darüber hinaus auch eine schädliche Netzwirkung. In Stuttgart kann mit den wenigen Bahnsteiggleisen kein voller Taktverkehr umgesetzt werden, der angestrebte Deutschlandtakt wird behindert. Stuttgart 21 (S21) verlängert für die meisten Reisenden die Fahrzeit, wogegen das Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 (K21) tatsächlich für eine Verkürzung sorgt.²

Auch die 2. Stammstrecke schadet dem Netz in München, zwingt dauerhaft noch mehr Fahrgäste ins Zentrum, schafft aber selbst keine neuen Verknüpfungen. Das bietet nur das mit 600 Millionen Euro viel billigere Alternativprojekt, der Teilausbau des existierenden Bahn-Südrings. Hier würden mit drei teils neuen Bahnhöfen sämtliche U-Bahn-Linien und die südliche Innenstadt angeschlossen und der Anfang einer entlastenden Ringstruktur geschaffen. Dieses Zusatzangebot bringt Fahrzeitverkürzungen, während mit der Parallelstrecke in Bergwerkstiefe mit einem Drittel weniger Stationen die zeitraubenden Umstiege in Summe zu Fahrzeitverlängerungen führen. Und selbst der Nutzen der 2. Stammstrecke als Bypass im Notfall, wenn eine der beiden Röhren gesperrt ist, fällt geringer aus als mit dem alternativen Südring, der dann mehr Züge übernehmen könnte. Diese auch in Stuttgart immer wieder vorkommende Stammstrecken-Sperrung hat dort mit S21 verheerende Folgen, es können wegen des ohnehin überfüllten Tiefbahnhofs weit weniger Personen umgeleitet werden als das heute über den Kopfbahnhof möglich ist.³



Desaströse Bilanz der Projekte Stuttgart 21 und 2. Stammstrecke in München: Die Kosten haben sich seit Projektstart und Alternativenentscheidung vervielfacht, Nutzen und Komfort werden reduziert, die Risiken überschreiten die Referenzwerte (dunkel) teils vielfach. Die Alternativen Kopfbahnhof 21 und Südring bringen dagegen ein echtes Leistungsplus, bieten mehr Komfort und kaum bzw. unkritische Risiken (grün schraffiert) (Grafik C. Engelhardt).

Kein Fortschritt für die Reisenden – Gravierende Komforteinbußen

Gemeinsam ist den beiden Großprojekten auch, dass sie nicht nur die Kapazität für die Züge beeinträchtigen, sondern insbesondere den Komfort für die Reisenden massiv einschränken. Der S21-Tiefbahnhof ist mit nur zwei Meter breiten Durchgängen im Zentrum der Bahnsteige zu eng für die Fußgänger. Das ist ein Problem sowohl in der Rush-hour wie bei einer Evakuierung. In München liegen die Stationen in bis zu 41 Metern Tiefe (entspr. 13 Stockwerken mit endlosen Ab- und Aufstiegen). Und die fehlenden Stationen der 2. Stammstrecke erzwingen häufige, teils sehr weite Umstiege.

Risiken werden eingegangen – als gäbe es kein Morgen

In Stuttgart wie in München verkehrt sich der zugesagte Nutzen in einen Schaden. Daher ist es vollkommen ungerechtfertigt, welche Risiken hier wie dort mit der Verlagerung in den Untergrund eingegangen werden. Diese Risiken überschreiten oft sogar bestehende Sicherheitsanforderungen, was ohne Konsequenzen bleibt – teils weil sie trickreich verschleiert werden und teils offenbar auf politischen Druck hin.

In Stuttgart sollen doppelt so viele Züge am Bahnsteig halten wie bei einem Brand evakuiert werden können. Zwischen den Engpässen auf den Bahnsteigen sind dann bis zu 2,3-mal mehr Personen zu evakuieren als im Brandschutzkonzept angenommen.⁴ Das sechsfach überhöhte Gefälle im Tiefbahnhof schränkt zudem den Betrieb deutlich ein. Das Eisenbahn-Bundesamt will aber erst nach Inbetriebnahme des Neubaus klären, ob nicht die Sicherheitsanforderungen die geplante Leistung ausschließen. Auch das Gefälle in den Zulauftunneln ist extrem, in München wird der für S-Bahnen zulässige Höchstwert ausgereizt, in Stuttgart wird per Ausnahmegenehmigung das Doppelte des Regelwerts im Fernverkehr zugelassen.

Bei der 2. Stammstrecke beschleunigt die Rauchabsaugung einen Brand dermaßen, dass die Reisenden nicht mehr rechtzeitig evakuiert werden können. Und in den Zulauftunneln sind die Auslegungsparameter sämtlich auf Höchststrisikowerte ausgelegt, so dass die S-Bahn-Tunnel in München rund 6-mal riskanter als etwa der Citytunnel in Leipzig und die Fernverkehrstunnel in Stuttgart mindestens 5-mal so gefährlich wie der Gotthard-Basistunnel sind.

Im Untergrund lauern weitere Risiken: In Stuttgart lassen die 60 Kilometer Tunnel unter der Großstadt zahlreiche Gebäude absacken, dem Mineralwasser kommt man gefährlich nahe, Grund- und Hochwasserabfluss werden abgeschnürt. Zudem wird durch quellfähiges Gestein gebohrt, für das es bisher kein dauerhaft tragfähiges Bauverfahren gibt. In Stuttgart wird der oberflächliche Hochwasserablauf im Talkessel auf einen Bruchteil eingeschränkt. Selbst laut Stadt Stuttgart besteht gegenüber dem Jahrhundertregen kein nennenswerter Sicherheitspuffer mehr; die gebotene Klimawandel-Vorsorge ist unmöglich. Die Stadt schlussfolgert dennoch, dass das Risiko einer Flutung der unterirdischen Verkehrsanlagen inklusive U- und S-Bahn am Hauptbahnhof sich durch S21 nicht erhöhe.⁵

In München durchschneidet die 2. Stammstrecke den sogenannten „Lastkegel“ der Frauenkirche und gefährdet deren Standfestigkeit. Zur Beruhigung wird argumentiert, bisher (bevor überhaupt gebohrt wurde) seien die Türme noch nicht abgerutscht und alles würde genauestens überwacht (so dass man wenigstens zuschauen kann, wenn es passiert).

In allen Kosten-, Nutzen- und Risikokategorien stechen die Alternativprojekte Kopfbahnhof 21 (bzw. Umstieg 21) in Stuttgart und Südring in München die von der Politik durchgedrückten Varianten aus. Bei deutlich weniger Kosten bringen sie ein echtes Leistungsplus, bieten mehr Komfort und kaum bzw. unkritische Risiken.



Bemerkenswert symmetrische politische Bekenntnisse der beiden Südländer zu ihren Großprojekten (Bild Schavan: [dpa](#), Seehofer: Szenenfoto [BR-Rundschau](#))

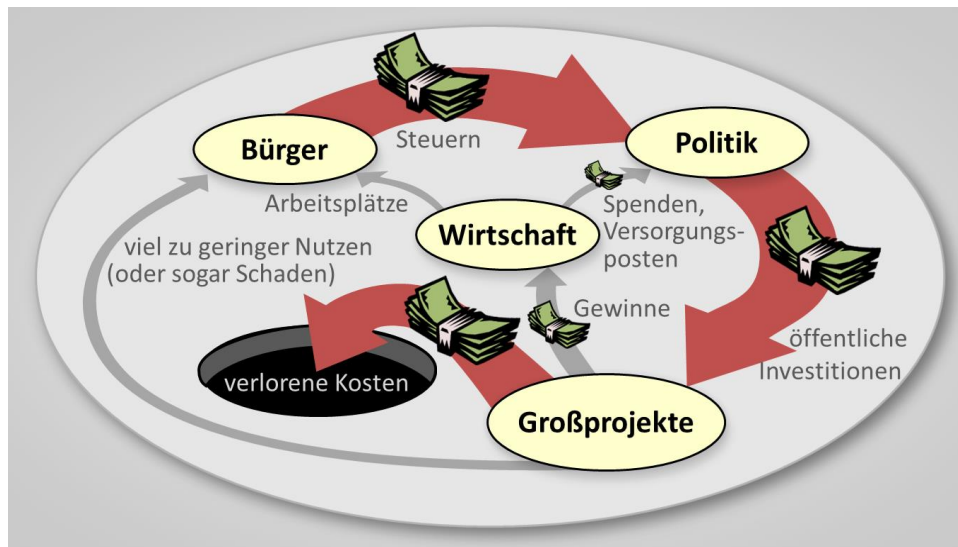
Politik und Großprojekte – völlig losgelöst

Wie ist es aber möglich, dass milliardenteure Projekte umgesetzt werden, obwohl es dem Verkehr schadet und auch noch Komfort- und Sicherheitseinbußen bringt? Großprojekte sind einerseits ein Geschäftsmodell, das viel Geld in die Taschen der Wirtschaft spült, und andererseits eine Plattform für Politiker, sich als Macher zu präsentieren. Die Politik ist dabei eine leichte Beute, da ihr der Sachverstand fehlt. Und in den beiden Südländern hatten Jahrzehnte der CDU- bzw. CSU-Regierung die Institutionen auf Linie gebracht. Ziemlich losgelöst von der Kontrolle der Verwaltung, der Justiz und sogar der Medien konnte bei den beiden Infrastrukturprojekten schon „postfaktisch“ regiert werden, noch bevor dieses Unwort in der Welt war.

Besonders profitiert die Bauwirtschaft von den Großprojekten, und sie spendet auch. Der sowohl in Stuttgart wie in München beteiligte Tunnelbohrer Martin Herrenknecht ließ an CDU und CSU insgesamt sechsstellige Parteispenden fließen. Bei Maybrit Illner räumte er zu Stuttgart 21 freimütig ein, dass er mit dem Projekt einen vielfach höheren Millionengewinn machen werde. Ansonsten pflegt die Bauwirtschaft eher Diskretion – spendet gestückelt und über Strohmannen.

Solchermaßen motiviert können sich die Ministerpräsidenten für den Fortschritt begeistern und sprechen in Stuttgart wie in München vom „Jahrhundertprojekt“. Kanzlerin Angela Merkel macht Stuttgart 21 zum Maßstab für die „Zukunftsfähigkeit“ Deutschlands, im Bundeskanzleramt werden die Bahn-Vorstände an „die politische Bedeutung“ der

Verwirklichung des Projekts erinnert. Der Kanzleramtsminister vergattert DB-Aufsichtsräte am Telefon einzeln, den Weiterbau zu beschließen. Und der BW-Ministerpräsident Winfried Kretschmann verteidigt die mit unwahren Behauptungen geführte Volksabstimmung zu Stuttgart 21 mit dem Mantra der postfaktischen Politik, in der Demokratie entscheide die Mehrheit nicht die Wahrheit.⁶



Der Kreislauf des Geldes bei Großprojekten, grob vereinfacht. Das meiste Geld wird verbrannt oder ohne adäquaten Nutzen investiert, aber es bleibt genug bei Wirtschaft und Politik hängen, bei letzterer auch Macht und Prestige (Grafik C. Engelhardt).

Gutachten – sind keine Schlechtachten

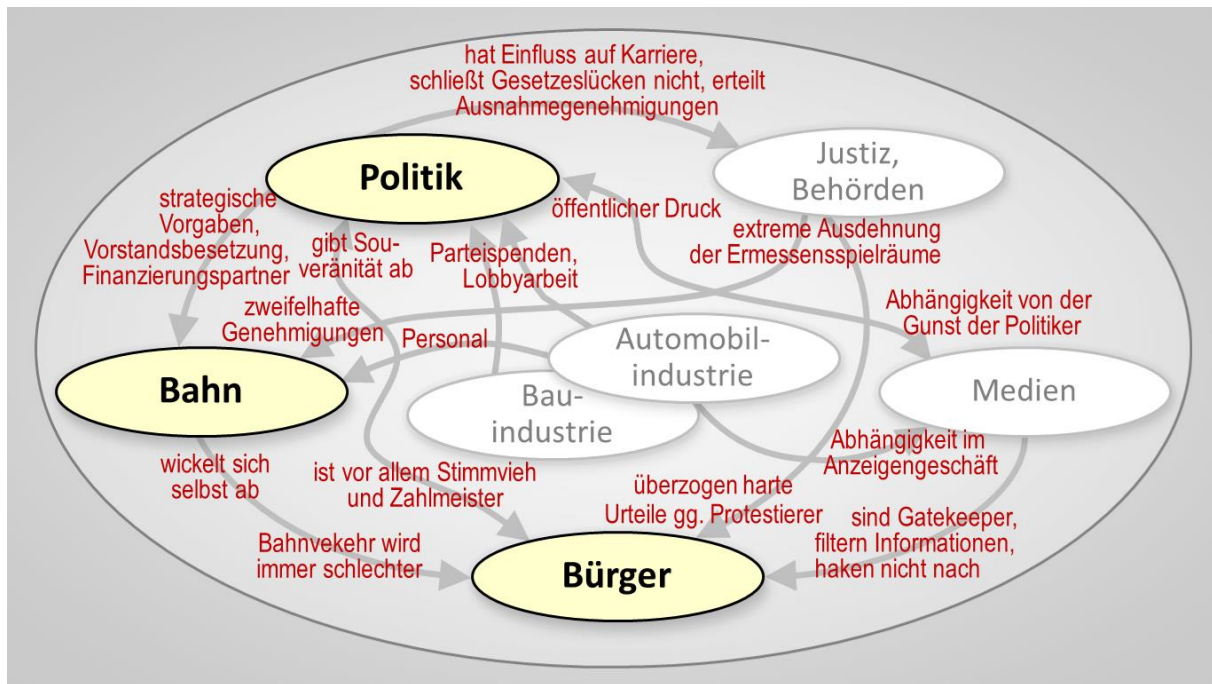
Bei so viel Nachdruck von der Politik wundert es wenig, wenn schon die ersten Gutachten zu Stuttgart 21 den Kleinbahnhof schönrechneten. Die Auslegung von S21 im Jahr 1997 auf lediglich 32 Züge pro Stunde, als im bestehenden Kopfbahnhof 38 fuhren, fiel dem Verwaltungsgerichtshof (VGH) nicht auf, weil die DB den Stuttgarter Gutachter Prof. Gerhard Heimerl angewiesen hatte, statt der hochbelasteten Hauptverkehrszeit am Morgen den entspannteren Nachmittag zu betrachten, und das Gutachten um fast alle relevanten Vergleichsdaten bereinigt worden war. Der Leistungsschummel setzte sich dann fort mit einer Arbeit von Heimerls Nachfolger Prof. Ullrich Martin auf Basis von aberwitzig kurzen Haltezeiten und mit dem Stresstest von 2011, zu dem die Bahnvertreter selbst inzwischen die größten Richtlinienverstöße schon faktisch eingestanden haben, die außerdem auch von einer internationalen Autorität in einem Fachartikel bestätigt wurden. Ähnlich be"gut"achtet wurde in den Personenstromuntersuchungen und Brandschutzkonzepten auf Basis geschöner Parameter.

Gleiches Spiel in München: Obwohl schon 2001 bei Kosten von 0,6 Mrd. Euro ein Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) von unter 1 erwartet worden war, erlangte der NKF dann bei Kosten von 1,5 ... 1,8 ... 2,3 und zuletzt 3,8 Mrd. Euro immer wieder knapp Werte über 1. Und das obwohl das Projekt aus Sparzwang um immer mehr nutzenspendende Stationen und Verknüpfungen gekürzt worden war. Im Detail konnte seither nachgewiesen werden, welche Fehlannahmen dem überhöhten NKF zugrundeliegen: Risiken und Erschwernisse beim Umsteigen wurden ausgeblendet, Unterhaltskosten zu niedrig angesetzt und von der 2. Stammstrecke unabhängige Effekte eingerechnet.

Begonnen hatte die Einäugigkeit in München, als 2000 der mit knapp 600 Millionen Euro schon damals preiswertere Ausbau des „Südrings“ dennoch systematisch schlechterechnet worden war und setzt sich fort, wenn dieser selbst nach der Kostenexplosion bei der 2. Stammstrecke nicht mehr als Alternative abgewogen wird. Gleichmaßen wurde in Stuttgart die Alternative „Kopfbahnhof 21“ fortlaufend unfair bewertet und die zuletzt mit immer noch mehreren Milliarden Euro günstigere und verkehrlich sinnvollere Variante „Umstieg 21“ vollkommen übergangen.

Keine Kontrolle – wie Wissenschaft, Behörden, Justiz und Medien versagen

In den Gutachten zeigt sich die Abhängigkeit der Bahnwissenschaft von der in Deutschland beherrschenden Deutschen Bahn AG, die wiederum ihre Vorgaben direkt aus der Politik erhält. Auch die S21-Schlichtung von 2010/2011 war ein Beispiel der unheiligen Allianz der Politik und vermeintlicher Fachleute, indem CDU-Mann Heiner Geißler als Schlichter mit einer beispiellos manipulativen Moderation und Bahnvorstand Volker Kefer mit einem Feuerwerk aus Falschaussagen und Täuschungen das „Demokratieexperiment“ statt zu einem Musterbeispiel für Bürgerbeteiligung zu einer Lehrstunde für Desinformation eines Millionenpublikums gemacht hatten.



Schema der Abhängigkeiten und Fehlsteuerungen, lediglich beispielhaft und unvollständig.
 Die Probleme hinter den Milliarden-Unsinnsprojekten sind nicht Fehlleistungen der Ingenieure, sondern gesellschaftliche Fehlsteuerungen (Grafik C. Engelhardt).

Auch die Genehmigungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), versagt und knickt in voreuseilendem Gehorsam vor dem politischen Druck ein, etwa wenn es bei S21 erst zur Inbetriebnahme klären will, ob die geforderte Leistung bei Einhaltung der Sicherheit überhaupt erbracht werden kann.

Und selbst die Justiz versagt in ihrer Kontrolle: So wurde in Stuttgart mehrfach gerichtlich geurteilt oder im Verfahren eines Bürgerbegehrens beschieden, ein Leistungsrückbau (gegenüber den heute 38 Zügen/h im Kopfbahnhof) sei nicht gegeben, denn der neue Tiefbahnhof könne ja 32 Züge pro Stunde leisten. Als vor dem Bundesverfassungsgericht beklagt wurde, auch diesbezüglich sei vor dem Verwaltungsgerichtshof kein rechtliches Gehör gewährt worden, entschied das oberste Gericht⁷, das sei eine Frage des unteren Gerichts.

In München wurde die fehlerhafte NKF-Berechnung in die Strafanzeige der Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig von 2017 eingebracht. Diese wurde dann aber von der Staatsanwaltschaft München offenbar auf Geheiß der Politik abgewiesen, wozu sogar Rechtsgrundsätze aufgehoben wurden: Subventionen seien keine Subventionen, Betrug sei unmöglich vor einer prüfpflichtigen Stelle also dem EBA (dann gäbe es auch keinen Kredit- oder Sozialbetrug), die Unterschlagung von Pflichtangaben sei lediglich ein „Schweigen ohne

Erklärungswert“ und eine Verschwörung zugunsten der 2. Stammstrecke sei schlichtweg „unvorstellbar“.

Und über all das wird nicht berichtet. In Stuttgart wurden die Redaktionen der Platzhirsche Stuttgarter Zeitung und Stuttgarter Nachrichten nach einem kurzen Frühling der Pressefreiheit in den ersten Jahren nach der S21-Schlichtung wieder auf stramme Befürworter-Linie gebracht, Redakteure wurden umbesetzt, ganze Artikel verschwanden in den Schubladen. Deutschlandweite Medien sagen zu S21 ab mit: „Das wollen die Leute jetzt nicht hören.“ Stuttgart 21 und die 2. Stammstrecke werden so zu regionalen Themen degradiert. Und in München schirmt die Süddeutsche Zeitung ihre Leser zuverlässig von kritischen Informationen zum örtlichen Großprojekt ab.

Fazit – Nichts gelernt?

So wie sich in München das Desaster von Stuttgart 21 wiederholt, kann man schließen: Nichts gelernt. Die beiden Großprojekte zeigen aber auch, was in unserer Gesellschaft nicht mehr funktioniert. Wo Wahrheit, Fakten und Vernunft von Mehrheiten, Machterhalt und Netzwerken ausgestochen werden, zerfällt die Demokratie. An den beiden Großprojekten in Süddeutschland wird in dem Ausfall der Institutionen, der Politik und ihrer unabhängigen Kontrolle deutlich, dass desaströse Großprojekte weniger ein Versagen der Ingenieurwissenschaft als vielmehr unseres demokratischen Systems sind. Der Bürger zahlt die Zeche, von der unangenehmen Wahrheit abgeschirmt durch eine Medienglocke. Was ihm bleibt, ist nur sich selbst zu informieren und Aufklärung zu fordern – möglichst noch vor der nächsten Wahl. Lernen können wir aus den Großprojekten Stuttgart und München noch viel.

Belege:

http://wikireal.org/wiki/2._Stammstrecke_München und http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21

¹ $(6 \times 21 + 3 \times 36) / 9 \text{ Stationen} = \text{durchschnittl. } 26 \text{ Züge / Station ggü. heute } 30 \text{ Zügen / Station}$

² SMA und Partner AG, "Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21, Vergleichende Analyse der Reisezeiten" (pdf web.archive.org), dort: Vergleich der viel genutzten Verbindungen.

³ Wolfgang Grethen, "Notfallkonzepte S-Bahn", 31.08.2014

⁴ Hans Heydemann, Christoph Engelhardt, „Risiken und Auswirkungen eines Brandes bei Stuttgart 21 und Bewertung des aktuellen Brandschutzkonzepts der DB AG“, 11.2018 (pdf wikireal.org)

⁵ Hans Heydemann, Christoph Engelhardt, „Überflutungsrisiken durch Stuttgart 21“, 25.05.2018 (pdf parkschuetzer.de), S. 46 ff

⁶ 18.03.2013, spiegel.de, "Es gibt kein Zurück mehr"

⁷ C. Engelhardt, Pressemitteilung „Stuttgart 21: Das Bundesverfassungsgericht verschließt die Augen vor Grundrechtsverletzung!“, 24.04.2013 (pdf wikireal.org)